

Bestemmingsplan 'A16 Rotterdam deel Lansingerland'



19 december 2019

Vastgesteld

Gemeente Lansingerland

Bestemmingsplan 'A16 Rotterdam deel Lansingerland'

vastgesteld

INHOUD:

- TOELICHTING
- PLANREGELS
- VERBEELDING

Datum: 19 december 2019
Projectnummer: 160447
Identificatiecode: NL.IMRO.1621.BP0179-VAST

**Adviesbureau
SAB**

**Gemeente Lansingerland
Afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling**

Inhoudsopgave toelichting	Blz.
---------------------------	------

1	INLEIDING	3
1.1	Bedoeling van het plan	3
1.2	Bij het plan behorende stukken	3
1.3	Ligging en begrenzing plangebied	3
1.4	Onderliggende ruimtelijke planregelingen	4
1.5	Planvorm	5
1.6	Leeswijzer	5
2	BESTAANDE SITUATIE	6
2.1	Plantoelichting	6
3	BELEIDSKADER	10
3.1	Rijksbeleid	10
3.2	Provinciaal beleid	12
3.3	Gemeentelijk beleid	16
4	MILIEU- EN OMGEVINGSASPECTEN	20
5	TOELICHTING OP DE PLANREGELS	22
5.1	Inleiding	22
5.2	Indeling en opzet van een bestemmingsplan	22
5.3	Dit bestemmingsplan	23
6	UITVOERBAARHEID	27
6.1	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	27
6.2	Economische uitvoerbaarheid	28

BIJLAGEN

Bijlage 1: Nota inspraak en overleg en staat van wijzigingen bestemmingsplan A16 Rotterdam deel Lansingerland, gemeente Lansingerland, 4 september 2018

Bijlage 2: Nota zienswijzen en staat van wijzigingen bestemmingsplan A16 Rotterdam deel Lansingerland, gemeente Lansingerland, 19 december 2019

1 INLEIDING

1.1 Bedoeling van het plan

Rijkswaterstaat is voornemens een nieuw stuk A16 aan te leggen tussen de A13 bij Rotterdam The Hague Airport en de A16/A20 bij het Terbregseplein. De 11 km lange A16 Rotterdam zorgt ervoor dat het verkeer op de A13, A20 en omliggende lokale wegen straks vlotter door kan rijden. De nieuwe verbinding draagt bij aan een betere bereikbaarheid en leefbaarheid van de regio. De aanleg start naar verwachting in 2019. In 2024 gaat de weg open voor verkeer. Op 29 juni 2016 heeft de minister van Infrastructuur en Milieu hiertoe een Tracébesluit genomen¹. Dit besluit is inmiddels onherroepelijk. In de Tracéwet is geregeld dat een Tracébesluit binnen een jaar na inwerkingtreding in een gemeentelijk bestemmingsplan moet worden vevat. Dit bestemmingsplan voorziet daarin. Het gaat alleen om de gronden die zijn gelegen in de gemeente Lansingerland; de gemeente Rotterdam zal op een later tijdstip de opname in een bestemmingsplan ter hand nemen.

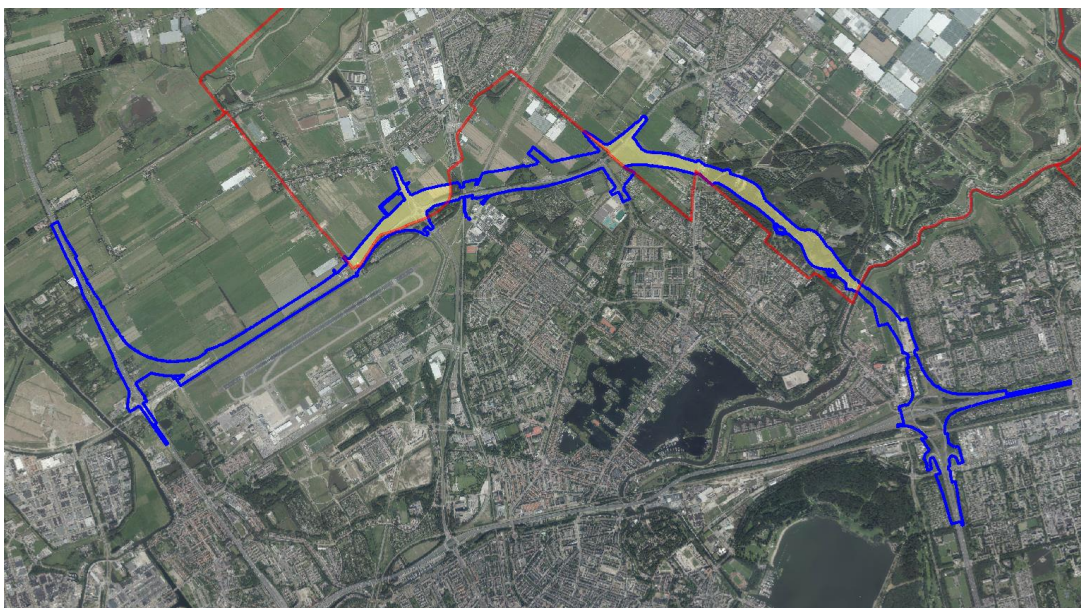
1.2 Bij het plan behorende stukken

Het plan bestaat uit regels en een verbeelding. Verder wordt het plan vergezeld van deze toelichting waarin de achtergronden van het bestemmingsplan worden uiteengezet.

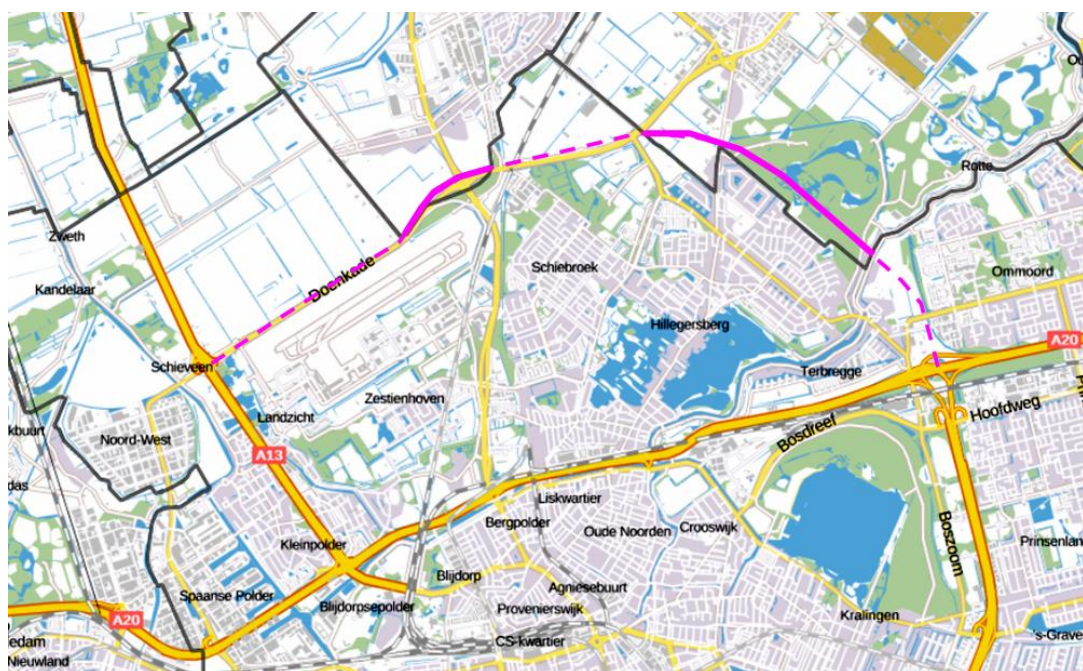
1.3 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied bestaat uit de nieuwe A16 tussen The Hague Airport en het Terbregseplein. Het omvat alleen die gronden die liggen in de gemeente Lansingerland. Daardoor oogt het plangebied wellicht niet logisch. Zie afbeelding op navolgende pagina (rood gearceerd de grenzen van de gemeente Lansingerland). Naast de A16 zijn enkele gronden die eromheen liggen ook opgenomen. Dit zijn dan gronden die ook in het Tracébesluit zitten en waar bijvoorbeeld groen of water wordt aangelegd of een tijdelijk werkterrein. Daarnaast zijn enkele te realiseren bospercelen voor zover gelegen naast de A16 opgenomen. Hier is het verplicht bos te realiseren in verband met de kap van bomen elders. Ter hoogte van het Lage Bergse Bos gaat de A16 over in een tunnel (zie meer in detail navolgend hoofdstuk). Dat houdt in dat de bovengrondse bestemming hier leidend is. De hier aanwezige Bosweg wordt verlegd, waar dit bestemmingsplan ook in voorziet. Verder wordt er een fietsonderdoorgang onder de N209 gerealiseerd. Voor zover het voorkeustracé van het leidingen tracé binnen het plangebied ligt wordt deze meegenomen.

¹ <https://www.platformparticipatie.nl/projectenlijst/A16-nieuwe-rijksweg-Rotterdam/index.aspx>



Luchtfoto met aanduiding tracé A16 (blauw) en gemeentegrenzen



Topografische kaart met globale aanduiding tracé A16 (fuchsiarode stippellijn). Het gedeelte in de gemeente Lansingerland betreft de dikke doorgetrokken lijn

1.4 Onderliggende ruimtelijke planregelingen

Ter plaatse van het Lage Bergse Bos geldt het bestemmingsplan Hoge en Lage Bergse Bos (vastgesteld op 27 juni 2013); ten westen van de Bergweg-Zuid geldt Bergweg Zuid e.o.(vastgesteld op 27 juni 2013). Ter hoogte van het vliegveld geldt het bestemmingsplan Vlienderstrik (vastgesteld 31 maart 2011).

1.5 Planvorm

Dit bestemmingsplan is een gedetailleerd bestemmingsplan. Het Tracébesluit is daarbij leidend voor de opgenomen bestemmingen.

1.6 Leeswijzer

Na het inleidende hoofdstuk wordt in hoofdstuk 2 het Tracébesluit toegelicht. In hoofdstuk 3 volgt een beleidsmatige toets en in hoofdstuk 4 wordt getoetst aan milieu- en omgevingsaspecten. Omdat deze onderwerpen reeds uitvoerig aan de orde zijn geweest in het Tracébesluit wordt dit in beschouwende zin gedaan. De toelichting sluit af met een uitleg van de regels en verbeelding en een toets aan economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid.

2 BESTAANDE SITUATIE

2.1 Plantoelichting

Hierna wordt de ruimtelijke ingreep aan de A16 en omgeving kort beschreven: om een goed beeld te krijgen worden zowel de werkzaamheden in de gemeente Lansingerland als Rotterdam beschreven; daar waar het om Rotterdam gaat wordt dit zoveel mogelijk aangegeven (deze maatregelen zijn uiteindelijk voor dit bestemmingsplan verder niet relevant).

Er staat bijna dagelijks file op de A13 bij Overschie en de A20 tussen Kleinpolderplein en Terbregseplein. Omdat weggebruikers die files proberen te omzeilen, slibben ook lokale wegen dicht. Om die reden heeft RWS het initiatief genomen de A13 te verbinden met de A16 door een nieuw stuk snelweg aan te leggen. Met een rechtstreekse verbinding rijdt verkeer op de A13 en A20 straks vlotter door en is er meer rust op de lokale wegen. De bereikbaarheid van Rotterdam verbetert hierdoor en dat geldt ook voor de leefbaarheid in de dorpen. Een goede bereikbaarheid van Rotterdam wordt van belang geacht voor een goede economie. Een belangrijk element is de ondertunneling van de A16 in het Lage Bergse Bos. Daarboven wordt dan opnieuw een recreatiegebied aangelegd.

Komend vanuit het westen verbindt een verbindingsboog de bestaande A13 met de nieuwe rijksweg. Verkeer vanuit bedrijventerrein Spaanse Polder en de A13 vanuit het Kleinpolderplein blijft gebruik maken van de bestaande aansluiting over de Doenkade (N209). Ook vanaf de A16 Rotterdam zijn de Spaanse Polder en de A13 richting Kleinpolderplein via de Doenkade bereikbaar. De Schieveense polder blijft zoals hij nu is: een open gebied met boerderijen, koeien en weidevogels. De fietspaden die nu aan beide zijden van de Doenkade liggen, worden in de nieuwe situatie vervangen door een fietspad met twee rijrichtingen aan de vliegveldzijde van de nieuwe rijksweg. De Oude Bovendijk aan de noordzijde van de A16 Rotterdam krijgt een nieuwe aansluiting en wordt met een tunnel verbonden met de Landscheiding aan de zuidkant van de rijksweg.

De rijksweg gaat met viaducten over de provinciale weg N471 en de spoorlijnen van de HSL en Randstadrail (dit deel ligt in de gemeente Rotterdam). Er komen op- en afritten naar de N471. Tussen de HSL en de Ankie Verbeek-Ohrlaan ligt de route tussen natuur-, recreatie- en agrarische gebieden (eveneens gemeente Rotterdam). Om die tegen verkeersgeluid te beschermen, komen er aan beide kanten van de rijksweg geluidswallen van viereneenhalve meter hoog. Het naastliggende Schiebroeksepark behoudt haar huidige ruimte, omdat de nieuwe rijksweg hier iets noordelijker komt te liggen dan de huidige N209. Ten zuiden van de rijksweg komt de Bergschenhoekseweg te liggen die het bedrijventerrein Schiebroek ontsluit. De kruising met de A16 en de Ankie Verbeek- Ohrlaan is zo ontworpen dat de aangrenzende sportvelden blijven waar ze nu liggen. Van het naastgelegen (in de gemeente Rotterdam gelegen) volkstuintencomplex moet een deel plaatsmaken voor de eerder genoemde Bergschenhoekseweg. Richting het Lage Bergse Bos gaat de A16 met een tunnel onder de Bergweg-Zuid door.

Aan de oostzijde van het Lage Bergse Bos kruist de A16 de Bosweg en de Rottebandreef ondergronds. Ook gaat de weg onder de Rotte door en komt vervolgens geleidelijk aan omhoog in het Terbregseveld (gemeente Rotterdam). In het Lage Bergse Bos zelf wordt de weg ingepakt in een half verdiepte tunnel die met grondwallen en groene beplanting wordt aangekleed. Zo

zullen direct omwonenden en bezoekers van het Lage Bergse Bos de nieuwe weg daar niet zien, horen of ruiken. Het Recreatieschap Rottemeren heeft uitgewerkte plannen voor de herinrichting van het gebied. In die plannen worden de hellingen van het tunneldak geschikt gemaakt voor recreatie, voetgangers en fietsers.

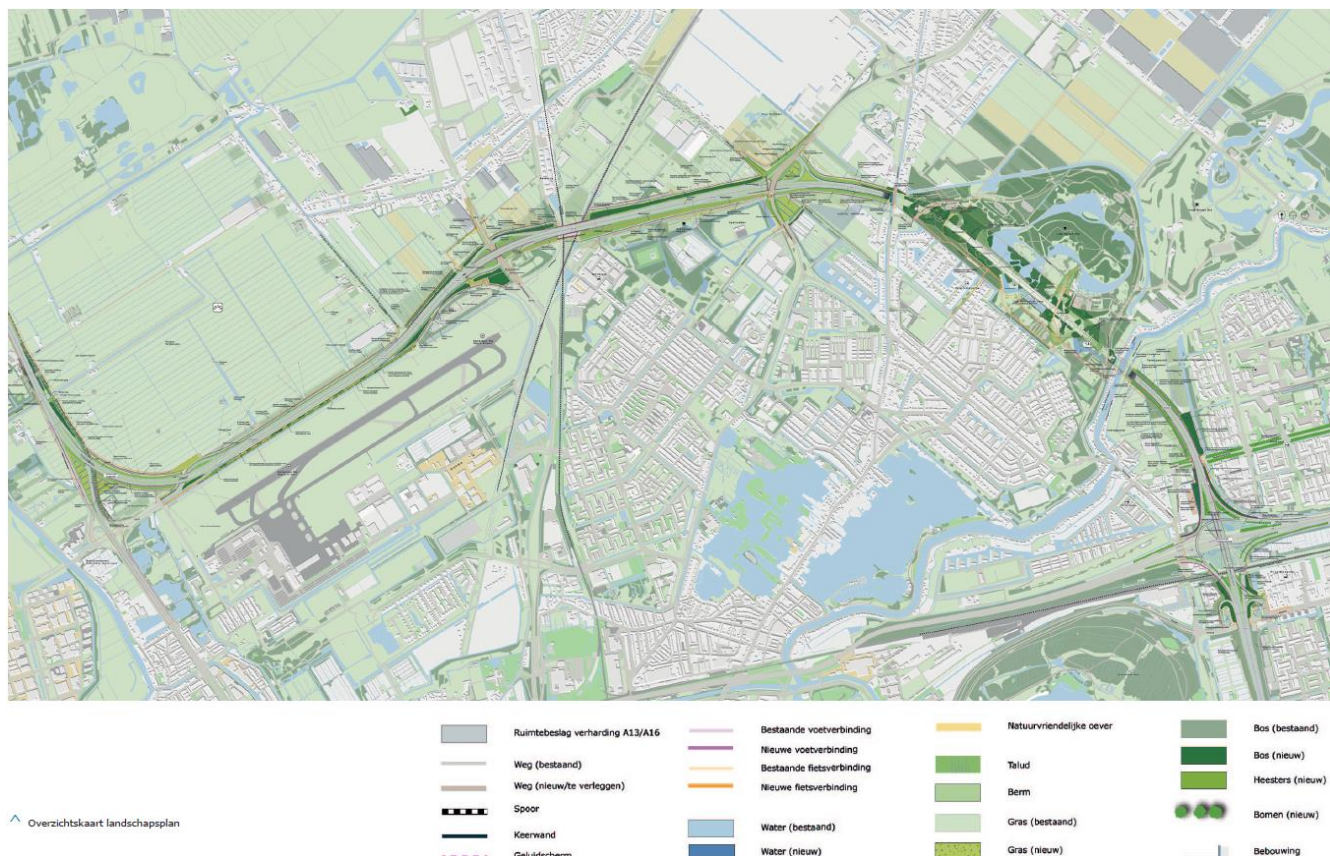


De A16 ligt vanaf de tunnelmond verdiept in het Terbregseveld en gaat met een viaduct over de President Rooseveltweg. Daarna sluit de weg aan op de A16 en de A20. Ook komt er een afrit naar de Terbregseweg. Vanaf de Hoofdweg is de A16 toegankelijk in noordelijke richting naar Lansingerland en Delft. Zie navolgende afbeelding voor de belangrijkste verkeersmaatregelen.

De taluds worden beplant met bomen en struiken. Op enkele plaatsen wordt bos en water aangelegd. Deze dient als compensatie voor bos en water dat wordt verwijderd ten behoeve van de A16. Een deel van deze boscompensatie (de Vlinderstrik) is als voorwaardelijke verplichting opgenomen in dit bestemmingsplan. Een andere maatregel voor een goede inpassing is een recreatieve verbinding tussen het Schiebroeksepark en de Vlinderstrik en meer én hogere geluidsschermen dan wettelijk verplicht. De ondertunneling onder het Lage Bergse Bos draagt tevens bij aan een zorgvuldige inpassing. Er wordt aangesloten bij het huidig beeld.

In de polder Schieveen betekent dit bijvoorbeeld dat aangesloten wordt op bestaande beplantingsstructuren (o.a. knotwilgen), er een bijdrage wordt geleverd aan de recreatieve betekenis van het gebied en er komen doorzichten vanuit de snelweg die grotendeels met elzenhakhout wordt afgeschermd. In het Lage Bergse Bos worden verbindingen hersteld en beplantingstructuren aangebracht, waarbij aangesloten wordt op de Engelse landschapstijl. De Rotte blijft een kenmerkende cultuurhistorische drager. Dienstgebouwen moeten groen ingepast worden. Het wegbeeld in de tunnel is continu met keerwanden die onder een lichte helking staan, om de ruimtebeleving te versterken ter plaatse van de tunnelmond.

Een aantal woningen en opstallen zijn/worden gesloopt. Deze worden in dit bestemmingsplan bijgevolg niet meer positief bestemd (voor zover gelegen in het plangebied). Zie navolgende afbeelding voor de belangrijkste landschappelijke inpassingsmaatregelen (landschapsplan dat is toegevoegd aan het TB).

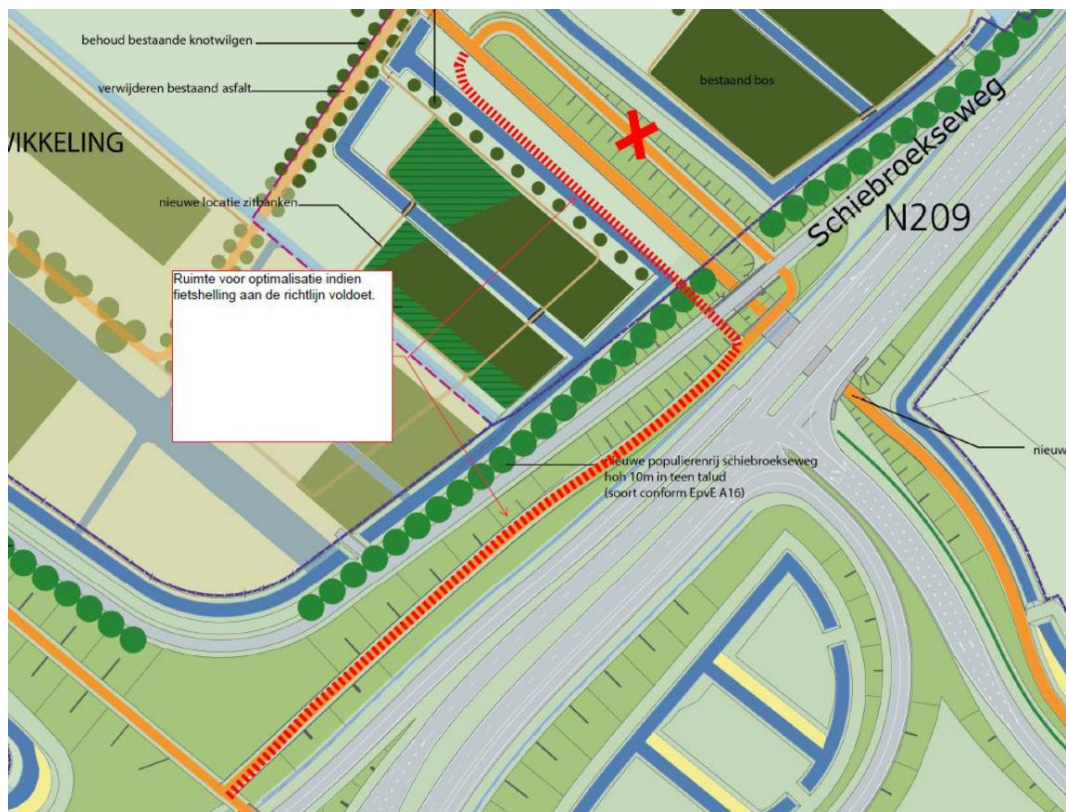


Fietspad

Bij de regio is er de wens om het polderpad te verbinden met de Bergweg-Zuid. Hiermee heeft Rijkswaterstaat in het Tracébesluit rekening gehouden, concreet door de calamiteitenroute / het onderhoudspad tevens te gebruiken als fietspad. Om de N209 te kruisen wordt een kunstwerk gerealiseerd. Het kunstwerk bestaat uit twee delen, een onderdoorgang onder de N209 en een onderdoorgang onder de Schiebroekseweg).



Aan het fietspad worden enkele eisen met betrekking tot zorgvuldige landschappelijke inpassing gesteld. Zie navolgende afbeelding.



Verlegging Bosweg

De Bosweg komt boven op de tunnelbak te liggen.

3 BELEIDSKADER

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte geeft een totaalbeeld van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau. De SVIR vervangt de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040, de Nota Mobiliteit 1, de MobiliteitsAanpak, de structuurvisie voor de Snelwegomgeving en de ruimtelijke doelen en uitspraken in de PKB Tweede structuurschema Militaire terreinen, de Agenda Landschap, de Agenda Vitaal Platteland en Pieken in de Delta. Daarmee is de SVIR de 'Kapstok' voor uitwerkingen van beleid met ruimtelijke consequenties. De structuurvisies Project Mainport Rotterdam, Structuurschema Elektriciteitsvoorziening III en de 3^e Nota Waddenzee alsook het Nationaal Waterplan blijven bestaan. Deze structuurvisies zijn gedetailleerder dan de SVIR, of bestrijken een breder beleidsterrein dan alleen het ruimtelijke domein, en blijven als uitwerking van de SVIR bestaan. De SVIR heeft als horizon 2040, maar geeft vooral het kader voor de acties en beslissingen die op de korte termijn worden genomen.

Deze structuurvisie bepaalt welke kaderstellende uitspraken van het kabinet bedoeld zijn om beperkingen te stellen aan de ruimtelijke besluitvormingsmogelijkheden op lokaal niveau. De centrale visie wordt uiteengezet in drie hoofddoelstellingen voor de middellange termijn (2028):

1. Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijke-economische structuur van Nederland;
2. Het verbeteren, in stand houden en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
3. Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Beoordeling en conclusie

De aanleg van de A16 dient een nationaal belang (namelijk nationaal belang 5: *een robuust hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen*) en is voorts niet gelegen in Natuur Netwerk Nederland. Door een deel van het plangebied loopt een 'buisleidingenstrook'. Dit zijn stroken die in de structuurvisie Buisleidingen van het rijk, zijn gereserveerd voor de aanleg van hoofdverbindingen voor de transport van bijvoorbeeld gas (onder hoge druk), olie of zuurstof. De leidingstrook is in dit bestemmingsplan opgenomen met een vrijwaringszone, zodat deze zone gevrijwaard is van voor de aanleg van buisleidingen belemmerende activiteiten. Zodoende is het plan in overeenstemming met het rijksbeleid.

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) bevestigt in juridische zin de kaderstellende uitspraken uit het SVIR. Het gaat onder meer om nationale belangen als Rijkswaagwegen, Defensie, Ecologische hoofdstructuur (thans: Natuur Netwerk Nederland, ofwel NNN), Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde, Hoofdwegen en hoofdspoorwegen, Elektriciteitsvoorziening, Buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen en Primaire waterkeringen.

Slechts daar waar een directe doorwerking niet mogelijk is, bij het NatuurNetwerk Nederland (NNN) en bij de Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde, is gekozen voor indirecte doorwerking via provinciaal medebewind. Ten aanzien van de begrenzing van de NNN is bepaald dat niet het rijk, maar de provincies die grenzen (nader) bepalen.

Bij het belang Hoofdwegen en hoofdspoorwegen gaat het er onder andere om, dat de economisch belangrijke regio's van Nederland, waaronder de regio Rotterdam bereikbaar en tegelijk leefbaar moeten blijven.

Door de nationale belangen vooraf in bestemmingsplannen te borgen, wordt met het Barro bijgedragen aan versnelling van de besluitvorming bij ruimtelijke ontwikkelingen en vermindering van de bestuurlijke drukte.

Beoordeling en conclusie

Het plan dient een Rijksbelang, namelijk om de regio Rotterdam beter bereikbaar en leefbaarder te maken. Het plangebied bevat geen NNN en raakt voor het overige geen Rijksbelangen.

3.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking (Bro 3.1.6 tweede lid)

Op 1 oktober 2012 is de 'Ladder voor duurzame verstedelijking' toegevoegd aan het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Op 1 juli 2017 is een wijziging van het Bro in werking getreden, waarbij de Ladder voor duurzame verstedelijking is aangepast. De (gewijzigde) Ladder is in artikel 3.1.6 lid 2 Bro vastgelegd en luidt als volgt:

De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.

Het doel dat hiermee wordt beoogd is het stimuleren van zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik en het bewerkstelligen van een goede ruimtelijke ordening, onder meer door een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden, het bevorderen van vraaggerichte programmering en het voorkomen van overprogrammering. Met de ladder wordt een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke besluiten nagestreefd. Een nieuwe stedelijke ontwikkeling moet daarom altijd worden afgewogen en gemotiveerd. Daarbij moet een beschrijving worden gegeven van de behoefte aan de betreffende ontwikkeling. Indien de ontwikkeling buiten bestaand stedelijk gebied mogelijk wordt gemaakt, dient te worden gemotiveerd waarom de ontwikkeling niet binnen bestaand stedelijk gebied wordt voorzien.

Wat onder 'stedelijke ontwikkeling' en 'bestaand stedelijk gebied' wordt verstaan is in het Bro opgenomen en verder uitgekristalliseerd in jurisprudentie. Een stedelijke ontwikkeling is volgens het Bro 'een ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen'.

Onder 'bestaand stedelijk gebied' verstaat het Bro een 'bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca,

alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur’.

Beoordeling en conclusie

De Ladder heeft met name als doel om onnodige leegstand van gebouwen te voorkomen omdat er gebouwd wordt zonder dat er behoefte is aan het programma. De aanleg van een weg heeft in dit verband niet als stedelijke ontwikkeling te worden gezien, hetgeen met jurisprudentie kan worden gestaafd². Hiernaast heeft dit bestemmingsplan uitsluitend tot doel het eerder genomen besluit zoals vastgelegd in het Tracébesluit, te bestendigen in een planologisch-juridische regeling. Dit besluit staat niet meer ter discussie.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Visie Ruimte en Mobiliteit (2014, herzien 2017)

In de Visie Ruimte en Mobiliteit, vastgesteld door de provincie Zuid-Holland op 9 juli 2014 en begin 2017 herzien, geeft de provincie Zuid-Holland in één integraal document haar visie op het ruimtelijke beleid en mobiliteitsbeleid. Dat beide thema's integraal worden behandeld is juist in deze provincie belangrijk aangezien hier de ruimtelijke ontwikkeling en de mobiliteitsontwikkeling sterk met elkaar samenhangen, met haar internationale economische complexen, hoge verstedelijkingsgraad en open landschappen.

Vier rode draden

De Visie Ruimte en Mobiliteit biedt geen vastomlijnd ruimtelijk eindbeeld, maar wel een perspectief voor de gewenste ontwikkeling van Zuid-Holland als geheel. Vier rode draden geven richting aan de gewenste ontwikkeling en het handelen van de provincie:

1. beter benutten en opwaarderen van wat er is;
2. vergroten van de agglomeratiekracht;
3. verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit;
4. bevorderen van de transitie naar een water- en energie-efficiënte samenleving.

Bij onderhavig plan zijn belang 1, 2 en 3 van belang.

1. Beter benutten en opwaarderen

De provincie Zuid-Holland wil de groei van de bevolking, de mobiliteit en de economische activiteit hoofdzakelijk opvangen in de bestaande netwerken en bebouwde gebieden.

De infrastructuur biedt, hoewel druk bereden, nog veel kansen. Er staat in Zuid-Holland slechts nog een beperkt aantal toevoegingen op stapel in het infrastructuurnetwerk, vooral ontbrekende schakels.

‘Beter benutten en opwaarderen’ betekent in het stedelijke gebied vooral verdichten, herstructureren en transformeren. Met de Visie Ruimte en Mobiliteit neemt de provincie een aantal maatregelen waarmee het aanbod aan woningen beter aansluit op de vraag. De bestaande plancapaciteit wordt geactualiseerd. De provincie biedt samenwerkende gemeenten ruimte om eigen keuzes te maken, maar stelt waar nodig ook grenzen.

² AbRvS 18 februari 2015, nr. 201400570/1/R6.

2. Vergroten agglomeratiekracht

Het stedelijk gebied van Zuid-Holland ontwikkelt zich tot één agglomeratie met een internationaal sterke ligging. De drie grote economische complexen groeien naar elkaar toe, fysiek maar vooral in de vorm van samenwerkingsverbanden en wederzijdse versterking: de mainport Rotterdam, de vier greenports (Westland-Oostland, Duin- en Bollenstreek, Boskoop en Aalsmeer) en de kennis- en diensteneconomie die zich concentreert op de as tussen Leiden en Dordrecht. Onderhavig plangebied is hierbij gelegen in Westland-Oostland en de mainport Rotterdam.

Door verschillende organisaties in elkaars nabijheid te brengen, ontstaan clustervoordelen. De provincie draagt bij aan de ruimtelijke voorwaarden om de potentiële schaal- en clustervoordelen zo veel mogelijk te realiseren en te benutten. Er zijn hiervoor in de eerste plaats uitstekende verbindingen: een goede inpassing in nationale, Europese en wereldwijde netwerken van goederen- en personenvervoer. In de tweede plaats is er een beleid voor nodig van concentratie en specialisatie, op locaties die ook onderling goed verbonden zijn. De provincie maakt daar afspraken over met haar regionale partners.

3. Verbeteren ruimtelijke kwaliteit

Karakteristiek voor Zuid-Holland is de combinatie van drie deltalandschappen: veen-, rivieren- en kustlandschappen. De provincie biedt de nodige flexibiliteit om ook in het buitengebied maatwerk en dynamiek mogelijk te maken. Tegelijk verschaft zij duidelijkheid over de soms kwetsbare kwaliteiten die de Zuid-Hollandse landschappen maken tot wat ze zijn, en keuzes die de provincie maakt om deze te beschermen.

De Visie Ruimte en Mobiliteit bevat een nieuw handelingskader voor ruimtelijke kwaliteit. Behoud én ontwikkeling van kwaliteiten staan hierin centraal. De systematiek biedt kansen voor nieuwe dynamiek in het landelijk gebied.

De essentie van het handelingskader is een drieslag in de aard van de ruimtelijke ontwikkeling en een drieslag in gebiedscategorieën. Naarmate de invloed van een ontwikkeling geringer is en de waarden in een gebied minder kwetsbaar of bijzonder zijn, is de bemoeienis van de provincie kleiner. Een voorgenomen initiatief wordt aangemerkt als 'inpassing', 'aanpassing' of 'transformatie'. De aansluiting bij de aard en de schaal van het landschap is bepalend: een 'inpassing' sluit erop aan, een 'transformatie' verandert beide, een 'aanpassing' sluit wel bij de schaal maar niet bij de aard van het landschap aan of andersom. In principe staat het gemeenten vrij om inpassingen in de groene ruimte toe te laten. Voor aanpassingen of transformaties is een positief kwaliteitsoordeel van de provincie nodig.

Hierbij maakt ook de karakteristiek van de locatie uit. In delen van de groene ruimte is de flexibiliteit minder.

In gebieden met een specifieke, bijzondere waarde wil de provincie ieder initiatief voor inpassing of aanpassing op zijn merites beoordelen en is transformatie bij voorbaat uitgesloten.

In een kwaliteitskaart werkt de provincie uit welke ruimtelijke kwaliteiten per gebied aanwezig zijn. De provincie geeft richting en ruimte aan een optimale wisselwerking tussen ruimtelijke ontwikkelingen en gebiedskwaliteit.

Om te kunnen bepalen of een ontwikkeling past bij de gebiedskwaliteit, waardeert de provincie de kwaliteit van gebieden in categorieën en onderscheidt ze ruimtelijke ontwikkelingen naar hun mate van impact op de omgeving. De kwaliteitskaart wordt in 4 lagen uitgewerkt:

1. Laag van de ondergrond;
2. Laag van de cultuur- en natuurlandschappen;
3. Laag van de stedelijke occupatie;
4. Laag van de beleving.

Ondanks het nieuwe handelingskader voor ruimtelijke kwaliteit, zijn bouwprojecten uit landschappelijk oogpunt niet altijd een verrijking. Daarom heeft de provincie aan nieuwe, gebiedsvreemde ontwikkelingen de mogelijkheid van een maatschappelijke tegenprestatie verbonden. Wie zich een deel van het landschap toe-eigent voor een nieuw gebiedsvreemd gebruik, wordt gevraagd om dat te compenseren door een landschappelijke verbetering mogelijk te maken, bij voorkeur in het gebied zelf.

Handelingskader Ruimtelijke Kwaliteit			
	Categorie 3 Groene ruimte	Categorie 2 Specifieke waarde	Categorie 1 Bijzondere kwaliteit
Inpassing	ja	na goedkeuring	na goedkeuring
Aanpassing	na goedkeuring	na goedkeuring	nee
Transformatie	na goedkeuring	nee	nee

De volgende uitleg hoort bij de drie categorieën.

- 1 Inpassing. Dit betreft een 'gebiedseigen' ontwikkeling, passend bij de schaal en de maat van de bestaande kenmerken van een gebied. Een voorbeeld hiervan is de uitbreiding van een agrarisch bedrijf in het buitengebied of een woning in een lint. Bij inpassing veranderen bestaande structuren en kwaliteiten niet tot nauwelijks. De rol van de provincie is hier in principe beperkt, behalve in gebieden met topkwaliteit.
- 2 Aanpassing. Dit betreft een gebiedsvreemde ontwikkeling van relatief beperkte omvang, of een (gebiedseigen dan wel gebiedsvreemde) ontwikkeling die niet past bij de schaal en maat van het landschap. Een voorbeeld is een beperkt aantal nieuwe woningen in het buitengebied, een nieuw landgoed, of de verbreding van een provinciale weg. De rol van de provincie zal zich, afhankelijk van het type gebied en het type ontwikkeling, vooral richten op het toewerken naar een kwalitatief optimaal resultaat, zo nodig inclusief een maatschappelijke tegenprestatie.
- 3 Transformatie. Bij transformatie gaat het om een verandering van een gebied van dusdanige aard en omvang dat er een nieuw landschap ontstaat. Dit is bijvoorbeeld het geval bij uitleglocaties voor woningbouw en bedrijventerrein of de aanleg van grootschalige recreatiegebieden. Bij transformatie-opgaven is bijna altijd een provinciaal doel of belang in het geding en zal de betrokkenheid van de provincie zich richten op een actieve behartiging van provinciale doelen, een kwalitatief optimaal resultaat inclusief een maatschappelijke tegenprestatie.

Beoordeling en conclusie

Onderhavig bestemmingsplan beoogt uitsluitend het reeds vastgestelde Tracébesluit vast te leggen in een juridisch-planologische regeling. Dit besluit staat niet meer ter discussie. De nieuwe A16 zal hoofdzakelijk komen te liggen in landelijk gebied. In het Tracébesluit zijn daarom diverse maatregelen opgenomen op het gebied van landschappelijke, natuur- en watercompensatie. De provincie Zuid-Holland heeft hiermee ingestemd, zodat geconcludeerd wordt dat een en ander zorgvuldig is afgewogen en het plan niet in strijd is met het provinciaal beleid.

De provincie bevordert verder de consequente toepassing van de “ladder voor duurzame verstedelijking”. Zoals al eerder aangegeven, is een nadere toets aan de ladder kan niet benodigd.

3.2.2 Provinciale Verordening Ruimte (2014, actualisatie 2016)

De Verordening ruimte Zuid-Holland is vastgesteld in samenhang met de Visie ruimte en mobiliteit en het Programma ruimte. De visie bevat de hoofdzaken van het ruimtelijke beleid en het mobiliteitsbeleid van de provincie Zuid-Holland. Het ruimtelijke beleid is uitgewerkt in het programma. De verordening is vastgesteld met het oogmerk van juridische doorwerking van een deel van het ruimtelijke beleid en bevat daarom regels voor bestemmingsplannen en daarmee gelijkgestelde ruimtelijke plannen. De Wet ruimtelijke ordening (Wro) heeft als uitgangspunt de scheiding tussen visie en normstelling. De Visie ruimte en mobiliteit is een provinciale structuurvisie en dus alleen zelfbindend. Voor het realiseren van de structuurvisie kan de provincie meerdere wegen bewandelen. Sommige doelen en projecten kan de provincie zelf realiseren, maar voor de meeste doelen en projecten heeft de provincie andere partijen nodig. Dit kan zowel via de informele weg, zoals overleg en het maken van afspraken, als via de formele weg, door het inzetten van het juridisch instrumentarium van de Wro. Het gaat dan bijvoorbeeld om zienswijzen, aanwijzing, inpassingsplan en verordening.

Uitgangspunt van de strategie voor de bebouwde ruimte is betere benutting van het bestaand stads- en dorpsgebied (BSD). Stedelijke ontwikkeling vindt daarom primair plaats binnen BSD. Niet alle vraag naar wonen en werken kan en hoeft te worden opgevangen binnen BSD. De ladder voor duurzame verstedelijking, zoals opgenomen in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) bevat het handelingskader. De provincie heeft de ladder voor duurzame verstedelijking ook opgenomen in de verordening, om het provinciaal belang bij toepassing van deze ladder te benadrukken. Dit biedt de provincie de mogelijkheid om enkele begrippen die voor meerdere uitleg vatbaar zijn, te verduidelijken voor de specifieke Zuid-Hollandse situatie.

Beoordeling en conclusie

Het plan is gelet op het gestelde in paragraaf 3.2.1 in overeenstemming met de provinciale verordening.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Toekomstvisie Lansingerland op weg naar 2040

In de Toekomstvisie Lansingerland heeft de gemeente haar doelstellingen voor de periode tot 2040 geformuleerd. Deze visie dient als kader voor de gemeentelijke structuurvisie 2025. De gemeente Lansingerland wil in 2040 het volgende hebben bereikt:

- De woningvoorraad sluit aan op de bevolkingssamenstelling;
- Het woningaanbod is voldoende gedifferentieerd;
- Er zijn veel levensloopbestendige woningen;
- Werken en wonen zijn beter gemengd door invoer van de bestemming 'werken';
- Na 2020 is de bebouwde kom niet verder uitgebreid;
- Vanaf 2020 vindt herstructurering van oudere woonwijken plaats;
- Duurzaamheid in de woonwijken is verbeterd;
- Lansingerland is omgeven door groengebieden ('Groene schil'), die volop recreatiemogelijkheden geven;
- Leefbaarheid in de wijken is verbeterd door meer onbestemd en openbaar (gebruiks)groen;
- Veiligheid in de woonwijken is gewaarborgd en waar nodig verbeterd;
- Lokale voorzieningen zijn uitgebreid.

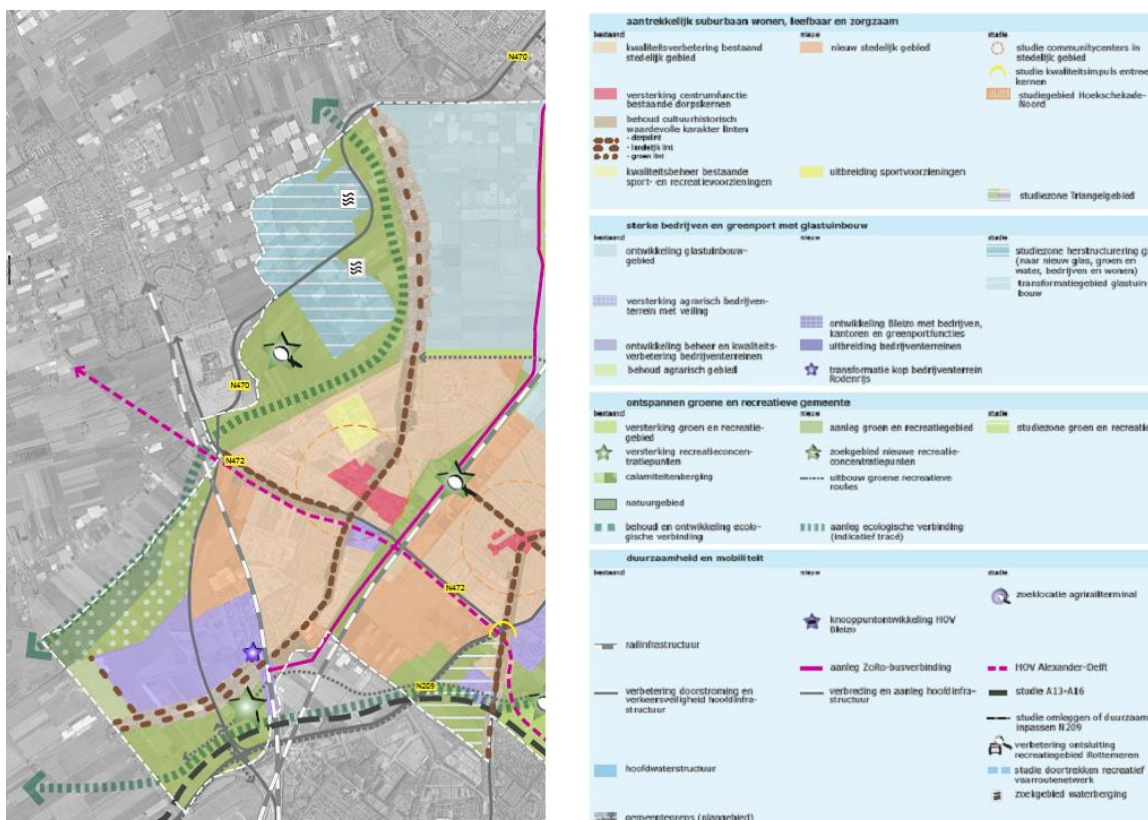
Beoordeling en conclusie

Met de gedeeltelijke ondertunneling van de A16 blijft het Lage Bergse Bos behouden als recreatiegebied en draagt ze zodoende bij aan de gewenste groene schil om Lansingerland met recreatiemogelijkheden. De aanleg van een fietspad vergroot de recreatieve mogelijkheden. De leefbaarheid in de wijken, één van de doelstellingen van de gemeente, wordt verder verbeterd doordat sluipverkeer in de dorpen, dat ontstaat als gevolg van een fileprobleem op de A13, af zal nemen. Immers: het fileprobleem op de A13 wordt teruggedrongen met de nieuwe A16.

3.3.2 Structuurvisie Lansingerland

De gemeente Lansingerland heeft op 18 februari 2010 een structuurvisie vastgesteld voor het gemeentelijk grondgebied. Aanleiding voor deze structuurvisie is de fusie van de drie gemeenten Berkel en Rodenrijs, Bergschenhoek en Bleiswijk. Lansingerland geeft in deze structuurvisie een toekomstbeeld en de ontwikkelingsrichting voor de gemeente tot 2025.

Op navolgende afbeelding is een uitsnede van de structuurvisie weergegeven. Uit deze afbeelding valt af te lezen dat het plangebied reeds is aangewezen als zoekgebied A13/A16. Tevens moet er een ecologische verbinding worden ontwikkeld.



Uitsnede structuurvisiekaart

De koers voor de gemeente Lansingerland is:

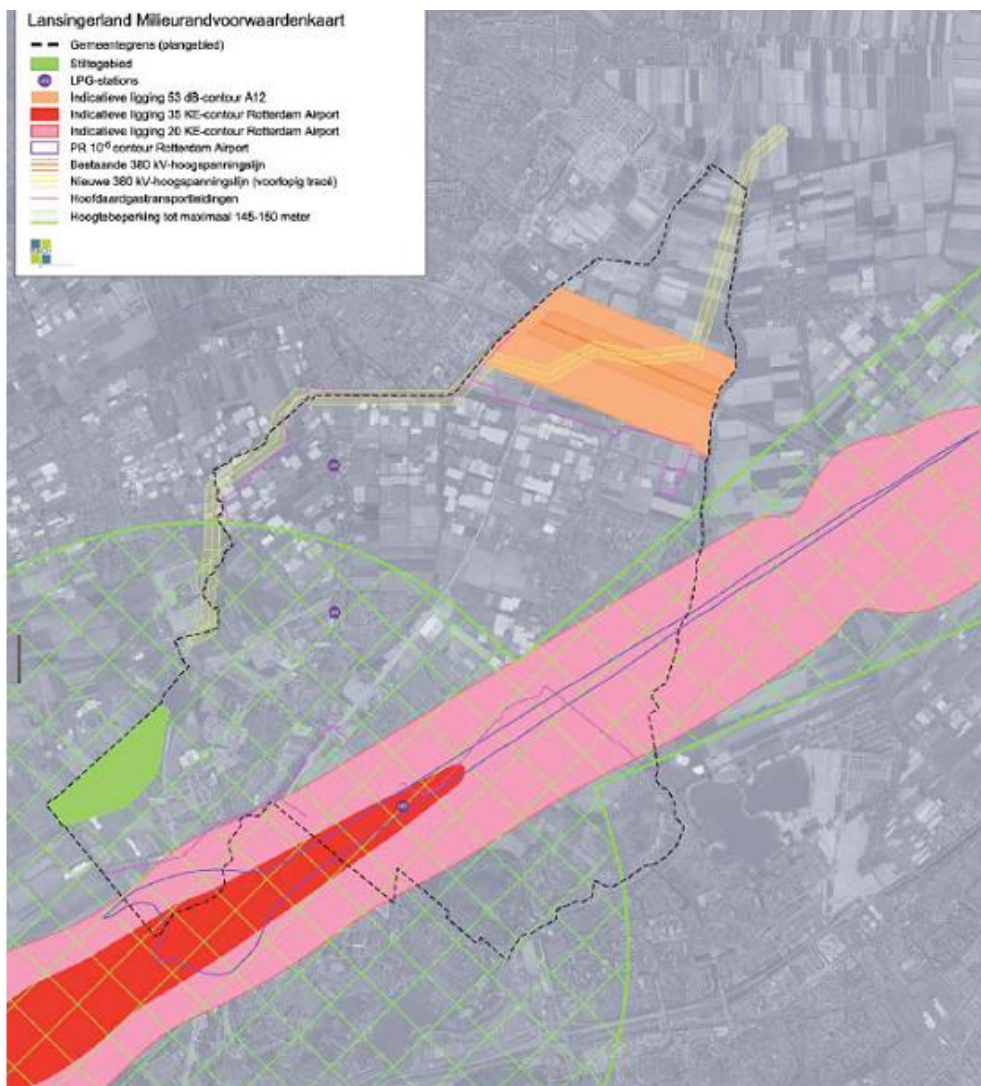
- aantrekkelijk suburbaan wonen;
- leefbaar, zorgzaam en met eigen identiteit;
- ontspannen groene en recreatieve gemeente;
- een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor bedrijven en het verder ontwikkelen van de greenport.

Duurzaamheid en een goede ontsluitingsstructuur zijn daarbij randvoorwaarden.

Milieurandvoorwaarden

Binnen het aspect geluid wordt ingegaan op Rotterdam – The Hague Airport. Ten aanzien van Rotterdam – The Hague Airport gelden een 35 en 20 Ke-contour. Binnen de 35 Ke-contour is geen geluidsgevoelige bebouwing toegestaan. Binnen de 20 Ke-contour mogen slechts herstructurering en intensivering van bestaand bebouwd gebied plaatsvinden. Daarnaast zijn slechts uitbreidingen toegestaan voor zover deze zijn aangewezen binnen het streekplanbeleid.

Voor een deel van plangebied geldt een hoogtebeperking tot maximaal 145-150 meter, zie navolgende afbeelding.



Milieurandvoorwaardenkaart (bron; Structuurvisie Lansingerland)

Beoordeling en conclusie

In het plangebied komen geen bouwwerken voor van 145-150 m; deze zijn ook niet mogelijk op basis van de regels. Daarmee wordt ruimschoots voldaan aan de hoogtebeperking in verband met de ten zuiden gelegen Rotterdam – The Hague Airport. Zoals aangegeven, neemt met de nieuwe A16 de leefbaarheid toe en vergroot het fietspad de recreatieve mogelijkheden. Onderdeel van de A16 is tevens de aanleg van bosperceel, groen en waterpartijen. Ook het Lage Bergse Bos wordt opnieuw ingericht als groen recreatief gebied. De gewenste ecologisch doorlopende verbinding wordt (voor een groot deel) gerealiseerd als onderdeel van de Tracébesluit werkzaamheden. In het kader van het Tracébesluit is een m.e.r. uitgevoerd.

3.3.3 Groenstructuur Lansingerland 2016-2026 (2016)

De gemeente Lansingerland geeft in haar structuurvisie aan dat zij een groene en aantrekkelijke gemeente wil zijn om in te wonen, te werken en te recreëren. Een goede groenstructuur is tevens een belangrijke drager van de ruimtelijke kwaliteit en vergroot de aantrekkingskracht als uitloophet gebied voor de inwoners van de metropool gemeenten Rotterdam en Den Haag.



Groenstructuurkaart

De afgelopen jaren is gebleken dat er een eenduidig en consequent kompas mist voor de aanleg, het beheer en onderhoud van groen. Dat heeft op veel plekken geleid tot een keurig onderhouden groenareaal, maar op verschillende plekken heeft dat ook geleid tot ad hoc ingrepen die de kwaliteit van het groen negatief beïnvloeden en waarbij de samenhang op een hoger niveau ontbreekt. Het doel is het vaststellen van de belangrijkste structuren om de huidige kwaliteiten zichtbaar te maken en zo te behouden. Het vormt een toetsingskader voor het beoordelen van ruimtelijke plannen en projecten. Ingezet wordt op het ontwikkelen van een duurzaam groenbeleid met het behoud van bestaand groen, ontwikkeling van een duurzaam bomenbestand, versterking van ecologische waarden en biodiversiteit en de vergroting van de samenhang tussen groene en blauwe structuren. Het plangebied ligt (zowel A16 als daaromheen liggende plangebieden) in de hoofdgroenstructuur, natuur- en recreatiegebied. Ter plaatse van het Lage Bergse Bos wordt de A16 ondertunneld waarna het bovengronds gelegen gebied opnieuw als groen recreatief gebied wordt heringericht. Wat dat betreft is er dus geen sprake van afname van areaal hoofdgroenstructuur. Daar waar de A16 bovengronds loopt, is daar wel sprake van. De extra verharding wordt echter gecompenseerd met nieuw aan te leggen bos en groen. Daarmee blijft per saldo de hoofdgroenstructuur in stand.

4 MILIEU- EN OMGEVINGSASPECTEN

Algemeen

De haalbaarheid en toets aan diverse milieu- en omgevingsaspecten heeft reeds plaatsgevonden in het recente Tracébesluit. Ten opzichte van het TB worden in dit plan geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt, anders dan de verlegging van de Bosweg. Er hoeft daarom niet (opnieuw) getoetst te worden aan deze aspecten. Te denken valt aan akoestiek, luchtkwaliteit, externe veiligheid, water, bodem en natuur. Over geluid en luchtkwaliteit kan worden aangegeven dat het TB zo wordt uitgevoerd dat er geen verslechtering is voor wat betreft het geluidniveau en de luchtkwaliteit. Verder is een mitigatieplan opgesteld voor de te compenseren natuur en is er een ontheffing van de Flora- en faunawet (thans Wet natuurbescherming). Verder is archeologisch onderzoek verricht op basis waarvan enkele verwachtingen zijn bijgesteld³.

Fietspad

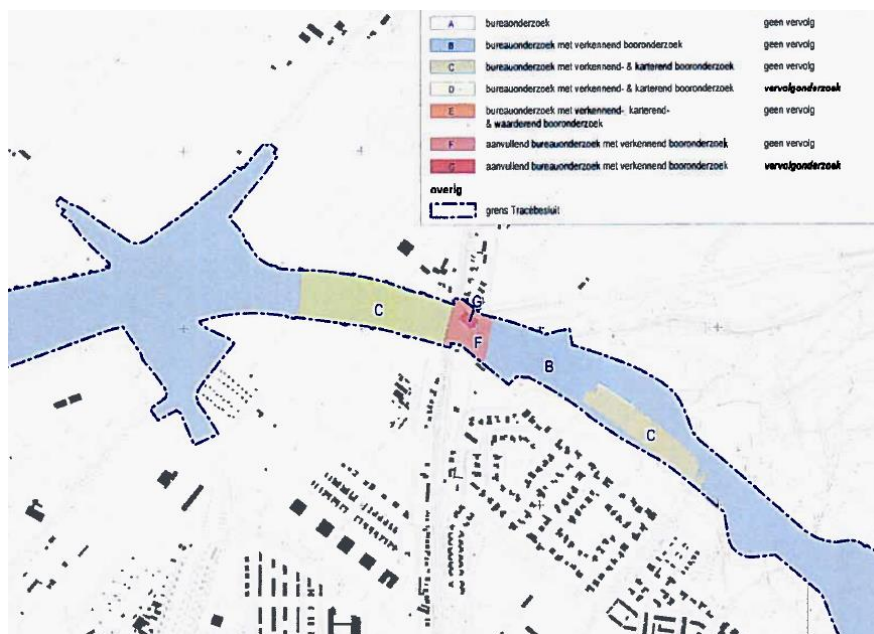
Het aan te leggen fietspad heeft geen consequenties op milieu- en omgevingsaspecten. De te verleggen Bosweg is een zeer rustige weg en er zijn geen gevoelige bestemmingen in de nabijheid. Een toename van verkeer, en daarmee geluid c.q. verslechtering luchtkwaliteit is niet aan de orde. Er zijn ook hier geen consequenties op milieu- en omgevingsaspecten. Wel is op basis van Rijksregelgeving een voorkeurstracé voor buisleidingen opgenomen. Het relevante aspect is hier externe veiligheid vanwege de mogelijke aanleg van nieuwe leidingen in deze buisleidingenstrook. Nu deze leidingen er nog niet zijn, kan ook geen berekening worden uitgevoerd.

Archeologie

Er is een bureauonderzoek en inventariserend veldonderzoek uitgevoerd in het plangebied. De gemeente heeft op basis hiervan een archeologisch selectieadvies vastgesteld. Op grond hiervan is er voor een groot deel het bestemmingsplangebied geen nader archeologisch onderzoek nodig.

Nader kaartbeeld geeft voor het relevante deel van het plangebied aan welk selectieadvies is er van toepassing is. Zoals uit de kaart blijkt wordt uitsluitend bij aanduiding 'D' en 'G' een vervolgonderzoek geadviseerd. De aanduiding 'D' komt niet voor, maar wel is er een kleine zone gelegen binnen aanduiding 'G'. Om die reden is op dit gebied in dit bestemmingsplan een archeologische dubbelbestemming gelegd.

³ Trajectnota/MER Rijksweg 13/16 Rotterdam Deelnota Archeologie.



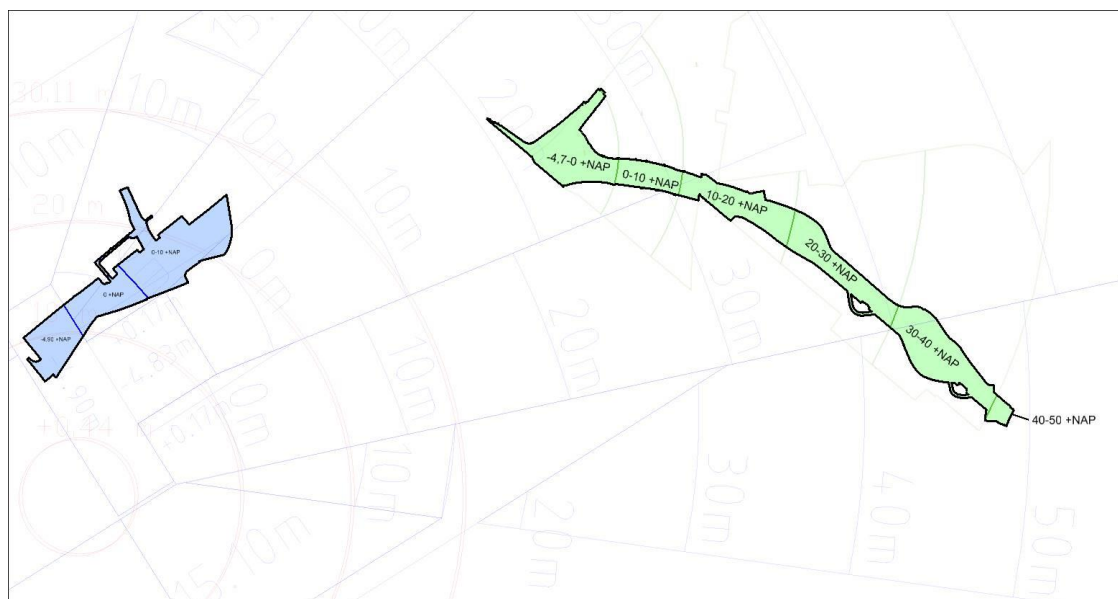
Kaartbeeld archeologisch selectieadvies

Er is om die reden nog slechts sprake van een zeer klein deel van het plangebied waarop een dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie' rust. De dubbelbestemmingen Waarde - Archeologie zullen conform dit archeologisch selectieadvies aangepast of verwijderd worden.

Vrijwaringszones luchtverkeer

In het bestemmingsplan is rekening gehouden met vrijwaringszones die ter plaatse van toepassing zijn ten behoeve van een goede werking van de apparatuur van de Luchtverkeersleiding (LVNL) bij het nabije vliegveld Rotterdam-The Hague.

Navolgend kaartbeeld geeft aan wat de algemeen toegelaten maximale bouwhoogte van bouwwerken is op grond van deze vrijwaringszones.



Kaart met toegepaste regime a.g.v. vrijwaringszone (blauwe: ILS is bepalend, groen: VOR DME is bepalend)

5 TOELICHTING OP DE PLANREGELS

5.1 Inleiding

Het gemeentelijke bestemmingsplan is een middel waarmee functies aan gronden worden toegekend. Het gaat dus om het toekennen van gebruiksmogelijkheden. Vanuit de Wet ruimtelijke ordening volgt een belangrijk principe: het gaat om toelatingsplanologie. Het wordt de grondgebruiker (eigenaar, huurder etc.) toegestaan om de functie die het bestemmingsplan geeft, uit te oefenen. Dit houdt in dat:

- de grondgebruiker niet kan worden verplicht om een in het bestemmingsplan aangewezen bestemming ook daadwerkelijk te realiseren, en
- de grondgebruiker geen andere functie mag uitoefenen in strijd met de gegeven bestemming (de overgangsbepalingen zijn hierbij mede van belang).

Een afgeleide van de gebruiksregels in het bestemmingsplan zijn regels voor bebouwing (omgevingsvergunning voor het bouwen) en regels voor het verrichten van ‘werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden’ (omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden).

Een bestemmingsplan regelt derhalve:

- het toegestane gebruik van gronden (en de bouwwerken en gebouwen);
- en een bestemmingsplan kan daarbij regels geven voor:
- het bebouwen van de gronden;
 - het verrichten van werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden.

Het bestemmingsplan is een belangrijk instrument voor het voeren van ruimtelijk beleid, maar het is zeker niet het enige instrument. Andere ruimtelijke wetten en regels zoals, de Monumentenwet 1988, de Algemene Plaatselijke Verordening en de Wet zijn ook erg belangrijk voor het uitoefenen van ruimtelijk beleid.

5.2 Indeling en opzet van een bestemmingsplan

5.2.1 Over bestemmen, dubbelbestemmen en aanduiden

Op de verbeelding wordt aangegeven welke bestemming gronden hebben. Dit gebeurt via een bestemmingsvlak. Voor het op de verbeelding aangegeven bestemmingsvlak gelden de gebruiksmogelijkheden zoals die in de bijbehorende regels worden gegeven. Die toegekende gebruiksmogelijkheden kunnen op twee manieren nader worden ingevuld:

- 1 Via een dubbelbestemming. Een dubbelbestemming is, zoals de naam al zegt, een bestemming die óók aan de gronden wordt toegekend. Voor gronden kunnen dus meerdere bestemmingen gelden. Er geldt altijd één ‘enkel’ bestemming (dat is dé bestemming) en soms geldt er een dubbelbestemming (soms zelfs meerdere).

In de regels van de dubbelbestemming wordt omschreven wat er voor de onderliggende gronden geldt aan extra bepalingen in aanvulling, of ter beperking, van de mogelijkheden van de onderliggende bestemmingen.

- 2 Via een aanduiding. Een aanduiding is een teken op de verbeelding. Dat teken kan bestaan uit een lijn, een figuur, of een lettercode etc. Via een aanduiding wordt in de regels 'iets' geregeld. Dat 'iets' kan betrekking hebben op extra mogelijkheden of extra beperkingen voor het gebruik en/of de bebouwing en/of het aanleggen van werken. Aanduidingen kunnen voorkomen in een bestemmingsregel, in meerdere bestemmingsregels en kunnen ook een eigen regel hebben.

5.2.2 Hoofdstukindeling van de regels

De regels zijn verdeeld over 4 hoofdstukken:

- 1 Inleidende regels. In dit hoofdstuk worden begrippen verklaard die in de regels worden gebruikt (artikel 1). Dit gebeurt om een eenduidige uitleg en toepassing van de regels te waarborgen. Ook is bepaald de wijze waarop gemeten moet worden bij het toepassen van de regels (artikel 2).
- 2 Bestemmingsregels. In dit tweede hoofdstuk zijn de regels van de bestemmingen opgenomen. Dit gebeurt in alfabetische volgorde. Per bestemming is het toegestane gebruik geregeld en zijn bouwregels en, eventueel, ook bepalingen met betrekking tot het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden opgenomen. Als er dubbelbestemmingen zijn worden die ook in dit hoofdstuk opgenomen. Die komen, ook in alfabetische volgorde, achter de bestemmingsregels. Ieder artikel kent een vaste opzet. Eerst wordt het toegestane gebruik geformuleerd in de bestemmingsomschrijving. Vervolgens zijn bouwregels opgenomen. Aansluitend volgen afwijkingsregels met betrekking tot bouw- en/of gebruiksregels. Ten slotte zijn eventueel bepalingen met betrekking tot het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden en/of wijzigingsbevoegdheden opgenomen. Belangrijk om te vermelden is dat naast de bestemmingsregels ook in andere artikelen relevante informatie staat die mede gelezen en geïnterpreteerd moet worden. Alleen zo ontstaat een volledig beeld van hetgeen is geregeld.
- 3 Algemene regels. In dit hoofdstuk zijn regels opgenomen met een algemeen karakter. Ze gelden dus voor het hele plan. Het zijn achtereenvolgens een anti-dubbeltelregel, algemene bouwregels, algemene gebruiksregels, algemene aanduidingsregels, algemene afwijkingsregels, algemene wijzigingsregels en algemene procedureregels.
- 4 Overgangs- en slotregels. In het laatste hoofdstuk is het overgangsrecht en een slotregel opgenomen. Hoewel het hier in wezen ook algemene regels betreft, zijn deze vanwege hun meer bijzondere karakter in een apart hoofdstuk opgenomen.

5.3 Dit bestemmingsplan

Dit bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding, regels en een toelichting. De verbeelding en de regels vormen tezamen het juridisch bindende gedeelte van het bestemmingsplan. Beide planonderdelen dienen in onderlinge samenhang te worden gezien en toegepast.

Op de verbeelding zijn de bestemmingen aangewezen. Aan deze bestemmingen zijn bouwregels en regels betreffende het gebruik gekoppeld.

De toelichting heeft geen rechtskracht, maar vormt niettemin een belangrijk onderdeel van het plan. De toelichting van dit bestemmingsplan geeft een weergave van de beweegredenen, de onderzoeksresultaten en de beleidsuitgangspunten die aan het bestemmingsplan ten grondslag liggen. Tot slot is de toelichting van wezenlijk belang voor een juiste interpretatie en toepassing van het bestemmingsplan.

5.3.1 Bijzonderheden in dit bestemmingsplan

De regels in dit bestemmingsplan zijn opgezet aan de hand van hetgeen hiervoor is beschreven. Bij enkele bestemmingen zijn specifieke gebruiksregels opgenomen en afwijkingenbevoegdheden om op onderdelen af te wijken van de bouw- en gebruiksmogelijkheden.

Bestemmingsregels

Groen

Een aantal percelen rondom de A16 wordt niet als bos, maar wel als groen bestemd. Het gaat dan om overwegend lage beplanting. Deze gronden hebben de bestemming 'Groen' gekregen. Geluidschermen zijn tevens mogelijk, alsook een tijdelijk werkterrein ten behoeve van de A16, daar waar aangeduid. Parkeren door auto's is niet toegestaan.

Natuur

De bestemming 'Natuur' is overgenomen uit het bestemmingsplan BP0083 Vlinderstrik.

Recreatie

Het Lage Bergse Bos heeft de bestemming 'Recreatie' gekregen en mogen onder meer worden gebruikt voor dagrecreatieve voorzieningen, groenvoorzieningen, parkeervoorzieningen, spelen en ligweiden en trapvelden, water en wandel-, fiets- en ruiterspaden. Ook de aanleg van moerasgebieden, rietruigten, e.d. zijn toegestaan. Natuur en recreatie zijn dus de functiemogelijkheden van deze bestemming en kunnen naast elkaar bestaan. Via eigendom en het padennetwerk kan het recreatieschap sturing geven aan een zorgvuldig naast elkaar bestaan van deze functies. Gebouwen zijn niet toegestaan met uitzondering van gebouwen ten behoeve van het stallen van dieren, tot maximaal 100 m². Ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van bedrijf - technische ruimte' zijn ook gebouwen toegestaan. Het gaat dan om gebouwen ten dienste van de A16. Voor de bouwwerken, geen gebouwen zijnde zijn maximale bouwmaten opgenomen. De A16 is als tunnel toegestaan; er is hiertoe een aanduiding 'tunnel' opgenomen. Een nieuwe C2000-mast is eveneens aangeduid; ter waarborging van het vrijhouden van de zogenaamde fresnelzone, is een aanduiding met het straalpad eveneens aangeduid op de verbeelding.

Verkeer

De gronden met de bestemming 'Verkeer' mogen onder meer worden gebruikt voor lokale en provinciale wegen en straten, woonerven en pleinen, fietspaden en/of -stroken en voetpaden, parkeervoorzieningen, bermen, groenvoorzieningen en water, speelplaatsen en speelvoorzieningen.

Uitsluitend kleine gebouwtjes ten behoeve van de bestemming mogen worden gebouwd. Voor de bouwwerken, geen gebouwen zijnde zijn maximale bouwmaten opgenomen.

Verkeer - Rijksweg

De nieuwe A16 is voorzien van de bestemming 'Verkeer - Rijksweg' en onderscheidt zich van de bestemming Verkeer- Rijksweg doordat hier een rijkssnelweg is toegestaan, bestaande uit maximaal 6 rijstroken.

Water

De gronden met de bestemming 'Water' mogen worden gebruikt voor water, de waterhuishouding (waterberging, -aanvoer en -afvoer, (hoofd)watergangen, e.d.), groenvoorzieningen en taluds.

Waarde - Archeologie 3

Deze dubbelbestemming is bedoeld om de archeologische waarden te beschermen.

Waterstaat - Waterkering

Deze dubbelbestemming heeft tot doel de waterkering te beschermen.

Algemene regels

Hierna volgt een korte toelichting op de algemene regels.

Anti-dubbeltelregel

Deze regel is verplicht opgenomen op grond van artikel 3.2.4 van het Besluit ruimtelijke ordening.

Algemene bouwregels

In dit artikel is de bestaande bebouwing positief bestemd mits de bebouwing op grond van een geldige bouwvergunning tot stand is gekomen. Vervolgens is het een en ander geregeld over toegestane overschrijdingen.

Algemene gebruiksregels

In de algemene gebruiksregels zijn enkele algemene verbodsbepalingen opgenomen. Deze bepalingen hebben betrekking op het gebruik van onbebouwde gronden voor opslag, het plaatsen van onderkomens en het opslaan van vuurwerk, het houden van een seksinrichting e.d..

Algemene aanduidingsregels

Dit artikel behelst enkele beperkingsgebieden vanwege de luchthaven Rotterdam-The Hague Airport. Tevens is een straalpad van een nieuwe C2000-mast, ter vrijwaring van de zogenaamde fresnelzone, opgenomen. Tot slot is de aanduiding 'vrijwaringszone - buisleidingenstrook van nationaal belang' opgenomen. Ter plaatse van deze aanduiding zijn geen belemmerende activiteiten toegestaan, behoudens activiteiten die verband houden met de uitvoering van het tracébesluit 'A16 Rotterdam' (dat als bijlage 1 aan de regels van dit bestemmingsplan is gehecht).

Algemene afwijkingsregels

Van enkele (algemene) bouwregels mag worden afgeweken voor kleinschalige overschrijdingen. Het gaat dan om 10% van de voorgeschreven maatvoering. Tevens biedt het artikel de mogelijkheid bouwwerken ten dienste van openbaar nut te realiseren of kunstobjecten.

Algemene wijzigingsregels

Het overschrijden van bestemmingsgrenzen is mogelijk na toepassen van een wijzigingsbevoegdheid. De overschrijdingen mag niet meer dan 20% van de in de planregels aangegeven maten bedragen.

Algemene procedureregels

In dit artikel is een regel opgenomen ten aanzien van de procedure die gevolgd moet worden wanneer nadere eisen worden toegepast.

6 UITVOERBAARHEID

6.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

6.1.1 Inspraak

Het voorontwerpbestemmingsplan heeft in het kader van de gemeentelijke inspraakverordening met ingang van 6 februari 2018 4 weken ter inzage gelegen. Er is één inspraakreactie ingediend. De reactie is besproken in de nota inspraak en overleg die als bijlage bij deze toelichting is gevoegd.

6.1.2 Overleg

Conform artikel 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) dienen burgemeester en wethouders bij de voorbereiding van een bestemmingsplan overleg te plegen met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met de rijks- en provinciale diensten die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn. In dit kader is het voorontwerp bestemmingsplan opgestuurd aan de overlegpartners van Lansingerland. De reacties zijn besproken in de nota inspraak en overleg die als bijlage 1 bij deze toelichting is gevoegd.

6.1.3 Ontwerpfase

Zienswijzen

Op de voorbereiding van een bestemmingsplan is afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing. Met de inwerkingtreding van de Wet ruimtelijke ordening dient de kennisgeving, als bedoeld in artikel 3:12 van de Awb, ook in de Staatscourant te worden geplaatst en via elektronische weg te geschieden. Tevens dient de kennisgeving te worden toegezonden aan die diensten van Rijk en provincie die belast zijn met de behartiging van belangen die in het plan in het geding zijn, aan het waterschap en aan belanghebbende gemeenten.

Het ontwerp bestemmingsplan heeft gedurende 16 mei 2019 tot en met 26 juni 2019 ter inzage gelegen. De zienswijzen die tijdens deze periode zijn ingediend, zijn in bijlage 2 samengevat en beantwoord. Tevens is aangegeven of de zienswijze aanleiding vormt het bestemmingsplan aan te passen.

6.1.4 Vaststellingsfase

Binnen twaalf weken na de termijn van terinzagelegging moet de gemeenteraad beslissen omtrent de vaststelling van het ontwerpbestemmingsplan.

Tegen het besluit tot vaststelling staat direct beroep open bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Direct na de beroepstermijn treedt het plan in werking waarna tot planrealisatie kan worden overgegaan.

6.2 Economische uitvoerbaarheid

Rijkswaterstaat laat de weg aanleggen. Voor de planvorming e.d. zijn er financiële afspraken gemaakt tussen gemeente Lansingerland en het rijk. De economische uitvoerbaarheid is daarmee gewaarborgd.

6.2.1 Planschade

Ingevolge artikel 6.1 Wro kent de gemeente planschade toe aan degene die schade leidt in de vorm van inkomensderving of daling van een onroerende zaak als gevolg van een planologische maatregel. In dit geval wordt eventuele planschade geclaimd bij het Rijk.

Het bestemmingsplan is naar verwachting en gelet op bovenstaande financieel- economisch uitvoerbaar.